Helsingin Sanomat 23.5.64

"Metro heikkouksineenkin on parhain ratkaisu Helsingin liikennepulmaan"

Asuntoreformiyhdistyksellä keskustelutilaisuus

— Liikenteeseen liittyvät moninaiset kysymykset ovat olleet voimakkaasti esillä viime aikoina sekä meillä että muualla käydyissä julkisissa keskusteluissa. Meillä on käyty väliin jopa rajuksikin kiihtynyttä väittelyä mm. yhteistariffista, Katajanokan ja Kauppatorin liikennejärjestelyistä, Kaisaniemen viaduktista, metrosuunnitelmista ja eräistä muista samantapaisista ongelmista. Moottoriajoneuvokannan kasvaessa tällä hetkellä nopeammin kuin koskaan aikaisemmin ei ole näkyvissä merkkejä, että liikennekysymykset jäisivät tulevaisuudessakaan pois päiväjärjestyksestä, sanoi Asuntoreformiyhdistyksen hallituksen puheenjohtaja pääjohtaja Teuvo Aura avauspuheessaan keskustelutilaisuudessa, jonka Asuntoreformiyhdistys oli järjestänyt eilen hotelli Kämpin peilisaliin. Alustajina toimivat arkkitehti Pentti Ahola, fil.tri Mauno Koivisto ja dipl.insinööri Väinö Suonio. Keskustelun aiheena oli "Liikenne Helsingin alueen suunnittelussa".

Tilaisuudessa kiinnitettiin huomiota jalankulkuliikenteen hoitamiseen, pysäköintipaikkoihin ja auton käyttöön yleensä sekä liikenneverkostojen pätevään suunnitteluun. Suurin osa keskustelun osanottajista katsoi, että metro-järjestelmä, huolimatta suunnitelmissa vielä tällä hetkellä ilmenevistä puutteista, olisi tulevaisuudessa paras ratkaisu liikennekaaoksen estämiseksi pääkaupungissa.

Eräänä Helsingin alueen kaikkein tärkeimpänä kysymyksenä pidän metroliikenteen rakentamista, sanoi arkkitehti Ahola. Metrolla minä tarkoitan VR:n ja kaupungin suunnitteleman raideliikenteen yhteistä järjestelmää. Oltakoon näistä asioista muuten mitä mieltä tahansa, Helsingin alueen suunnittelun kannalta tämä kysymys on kiireellinen. Tieliikenteen osalta olisi mielestäni tutkittava ja kehitettävä moottoriteiden verkkoa riittävän pitkällä tähtäyksellä. Nykyisessä järjestelmässä on liian paljon perittyä vanhoilta ajoilta, sanottakoon nyt esim. Saarisen suunnitelmista. Kun Töölönlahden alle johdetaan moottoritiet ja säilötään sinne autot sekä rakennetaan vähän myymälöitä, ollaan jo Saarisessa lopullisesti takaisin. Erityisesti pelkään moottoriteiden ja vanhan kaupunkirakenteen toisiinsa törmäämistä. Tästä on esimerkkejä riittävästi naapurimaista ja meilläkin alkaa niitä olla nurkan takana vaanimassa. Lähin taitaa olla tällä hetkellä Ruoholahdenkadulla.

Nyt olisi vain saatava aikaan sellainen eri alojen asiantuntijoiden yhteistyö, jonka avulla saataisiin aikaan Helsingin alueen liikennesuunnitelma. Vanha hyvä keino on tällöin yleinen kilpailu. Liikennesuunnitelma ja kaupungin rakenne ovat yksi ja sama. Siksi tällaisen kilpailun tulee olla luonteeltaan yleiskaavallinen. Kun tällainen periaatesuunnitelma on valmis, ratkeaa Katajanokan kanavan tienoo ja moni muukin kysymys.

"Henkilöauto — pyhä lehmämme"

Fil.tri Mauno Koivisto käsitteli alustuksessaan aihetta "Henkilöauto kaupunkikuvan muovaajana":

— Henkilöauto on liikenneväline, joka luo enemmän liikennepulmia kuin ratkaisee niitä. Tämän vuoksi joudumme etsimään vastausta kysymykseen, miten yhdyskunnat ja niiden liikenneväylät tulee suunnitella, jotta liikenne sujuisi henkilöautojen lukumäärän voimakkaasta kasvusta huolimatta? Siten, että kollektiivisille kulkuvälineille varataan mahdollisuus hoitaa liikenne maan alle meno aiheuttaa suunnatturvautua henkilöautoon. Koska niin, ettei kenenkään ole pakko tomia kustannuksia, olisi katsottava, miten maan pinnalla kulkevan julkisen liikenteen sujuminen olisi turvattavissa. Selvää lienee, että metron kannattavuutta laskettaessa on unohdettava muutama sata tunnelien tekoon mennyttä nykymiljoonaa ja oltava tyytyväisiä, jos liikkuvan kaluston ja henkilökunnan palkkauksen aiheuttamat menot saadaan peitetyiksi. Halvemmalla päästäisiin, jos unohdettaisiin pois nykyisen kaluston hankintakustannuksia, yksinkertaistettaisiin tariffeja ja pantaisiin julkinen liikenne luistamaan maan pinnalla. Maan alle meillä ei pitäisi olla kiire, sinnehän me pääsemme myöhemminkin.

Jos lähdetään siitä, että henkilöautojen määrä tulee yhä voimakkaammin kasvamaan ja ettei Helsingin kaduille — kaupunkia kokonaan uudelleen rakentamatta — mahdu sanottavasti nykyistä enempää ajoneuvoliikennettä, voidaan kysyä: onko syytä ryhtyä kalliisiin liikennejärjestelyihin sen vuoksi, että henkilöautojen tilantarpeesta voitaisiin tulevaisuudessa tyydyttää jonkin verran suurempi osa, kun koko tarvetta ei missään tapauksessa voida tyydyttää.

Henkilöauto tulee mullistamaan yhteiskuntaelämämme perusteellisesti. Kysymys siitä, sanellaanko henkilöautolle sen paikka yhteiskunnassa vai saneleeko se meidän paikkamme, on ensiarvoinen kaikkea yhteiskuntasuunnittelua ajatellen. Minä pelkään, että henkilöautosta on tulossa meidän pyhä lehmämme, joka paneutuu makuulle mihin haluaa, ilman, että sitä rohjetaan häiritä.

"Paras aikaansaannos on metrosuunnitelma"

— Helsingin kaupungin saavutukset pitemmälle tähtäävän suunnittelun alalla ovat varsin vaatimattomat, kun ottaa huomioon kaupungin koon ja merkityksen, sanoi dipl.insinööri Väinö Suonio. Helsingin kohdalla on pahin jarru ollut organisatoorista laatua, jonka haitan uusi kaupungin suunnitteluvirasto pitäisi poistaa. Kaupunki on julkaissut muutama vuosi sitten Helsingin yleiskaavan, jota suunnittelumielessä voidaan pitää vasta ohjelmanjulistuksena. Eittämättä parasta kaupungin aikaansaannoksista edustaa metrosuunnitelma, joka on johdonmukaisesti rakennettu laajoihin tutkimuksiin perustuva alansa kokonaisratkaisu. Mutta tälläkin suunnitelmalla on omat heikkoutensa. Suunnittelijan kannalta katsottuna eräs on työn, sanoisinko kovin kiihkeä tavoitteellisuus, joka on omiaan viemään pohjaa suunnitelman objektiivisuudesta. Vieläkin vakavampi puute on siinä, ettei muuta liikenneverkkoa ole tutkittu samaan aikaan vastaavassa määrin, mikä ei tietysti ole metrosuunnittelijoiden vika. Helsingistä puuttuu liikenteen kokonaissuunnitelma. Ennenkuin tämä saadaan, ei ole riittäviä taloudellisia edellytyksiä metron rakentamiselle. Metrotoimikunnan työhön kohdistuneesta kritiikistä huolimatta on ehdottomasti sanottava, että työhön uhratut varat ovat olleet tulevaisuutta ajatellen kaupungin parhaiten sijoitettuja varoja.

Ja lopuksi, ettei Helsinki tukehtuisi liikenteeseen, olisi toimenpiteet ja tavoitteet määriteltävä seuraavasti: Helsingin ympäristöalueiden kehitystä on ohjattava siten, että keskustaan kohdistuvan liikenteen paine helpottuu, liikenneverkko on suunniteltava siten, että joukkokuljetusvälineet saadaan houkutteleviksi ja suuritehoisiksi ja sille liikenteelle, mikä edellä mainittujen toimenpiteiden jälkeen Helsinkiin suuntautuu, on tarvittaessa radikaalisinkin toimenpitein luotava sellaiset kunnolliset olosuhteet, jotta saadaan varmuus kaupungin elämän jatkumisesta myös tulevaisuudessa.

Poliisin näkökantoja

Lainopin kandidaatti Viljo Lehkonen esitti näkökohtia poliisin kannalta katsoen: Poliisin käsityksen mukaan Helsingin liikenteen suunnittelu ja liikennejärjestelyt ovat tuntuvasti myöhässä. Liikenteen yleissuunnittelusta on täällä pidetyissä alustuksissa ja puheenvuoroissa esitetty tärkeitä näkökohtia ja tämän takia esitänkin eräitä kiireelisiä toimenpiteitä liikenteen sujuvuuden parantamiseksi: a) katumaan entistä tehokkaampi käyttö, jolloin pitkäaikaista pysäköintiä on rajoitettava muuallakin kuin keskusta-alueella. (suunnitelmat näistä toimenpiteistä ovat jo vireillä), b) ruuhka-ajan liikenteen sujuvuuden parantaminen pysähtymis- ja kääntymisrajoituksilla ulosmenoteillä, jolloin myös risteävää liikennettä on rajoitettava, c) liikenneohjausvalojen lisääminen ja niiden tarkoituksenmukainen käyttö automaattiohjauslaittein, d) kolrantaminen ruuhka-aikoina linjareittien asianmukaisella järjestelyllä jne.

Valmisteltuja puheenvuoroja käyttivät lisäksi tekn.tri Reino Castrèn, ~~Castrén, toimitusjohtaja Pauli~~ toimitusjohtaja Pauli Ervi ja dipl.ins. Antti Koivu.